

## 施策検討にあたっての整理表

施策	施策の方向性	エビデンスのまとめ
①広域幹線（地域幹線系統）の広域軸としての有効活用	北斗市と函館市の結びつきは経済面・生活面で強く、通勤・通学・通院等を目的とし、北斗市と函館市間の移動ニーズは高い。広域幹線（地域幹線系統）としての道南いさりび鉄道・JR北海道・函館バス（上磯線、大野線、郊外路線）を有効活用し、北斗市から函館方面への公共交通のアクセスの強化（速達性（7～8時台の函館市内到着）・利便性の向上）を図る必要性が高い。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北斗市からの通勤先の約4割、通学先の約6割が函館市であり、多くの市民が両市間を移動しているが、特に通勤時の公共交通の利用割合が低い。</li> <li>・国道228号線沿いから函館市内への公共交通（道南いさりび鉄道、函館バス）は、比較的運行頻度があり、活用する余地がある。</li> <li>・運転が困難になった場合、バスを利用するという割合が一番高く、バスへの依存度が高い。</li> <li>・通勤・通学での利用には7～8時台での運行、通院での利用には午前中が求められている。</li> <li>・函館の公立高校に通学するのに便利な交通が不足しているとの声がある。</li> <li>・自校（私立高校）のスクールバスを運行しているが、函館市と共同した広域バス路線の運行を意識していただきたい。</li> </ul>
②利用者ニーズに対応した幹線補完旅客運送サービス（フィーダー系統）の構築  (1) 広域幹線との接続を意識した新函館北斗駅・上磯線の有効活用 (2) 生活交通としての巡回ワゴンの導入と効率的な運行	<p>幹線補完旅客輸送サービス（フィーダー系統）としての新函館北斗駅・上磯線は、通学需要や、広域幹線（地域幹線系統）との接続強化による函館方面へのアクセスとして、市内移動の軸として有効活用する余地がある。</p> <p>既存の公共交通で補完できない地域については、自動車以外にはタクシーが選択肢となってしまうため、それが原因の一つとして免許返納を躊躇することがあると思われる。免許返納後は、バスに期待する声が多く、持続可能な交通とする観点（費用と需要のバランス）としては、巡回ワゴンバスの運行が望ましいと思われる。運行候補地は、「大野地区巡回」「七重浜・久根別地区内巡回」「茂辺地・当別地区～上磯地区」（茂辺地から富川会館までのバス本数が少ないとの声があるため）とし、曜日別のルート設定や細やかなバス停の配置により、少ない需要でありながら持続可能な運行ができるように工夫をすることが求められる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新函館北斗駅・上磯線の利用者は、せせらぎ温泉が大多数を占めており、利用ニーズが固定化している。</li> <li>・新函館北斗駅・上磯線の通学利用としては、冬季で上磯中学校の生徒が約100人、通年で大野農業高校の生徒が一定程度利用されているが、それらでの利用以外の便については、1便当たりの利用者数が少なく、効率的な運行を検討する必要がある。</li> <li>・市内を営業エリアとするタクシー会社は18社あるが、うち市内に事業所を置く会社は1社のみとなっていることから、より生産性の高く、効率的な輸送サービスを提供するため、巡回ワゴンバスの導入を検討する。</li> <li>・スーパーマーケットがない茂辺地・石別地区等では、移動販売車が営業されており、生鮮三品等の店舗販売として頼みの綱となっているが、それでも購入できない場合は、市街地まで出る必要がある。</li> <li>・市内での買い物や生活移動が多いが、交通の便に不安を持っており、その中でも茂辺地・石別は交通の便が悪いとの声がある。</li> <li>・新たな交通として、分かりやすく乗りやすく、小さい車両、また、曜日運行・ワゴンタイプの交通を求める声がある。</li> </ul>
③ラストマイル対策としての移動支援サービスの維持	①②の定時定路線サービスで補完できない場合については、歩行が困難な住民の目線に合わせ、移動支援サービスを維持する。既存施策である高齢者運転免許証自主返納支援事業、移動支援事業、福祉有償運送等は更なる利用促進を行うことが必要である。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・70～74歳の免許保有率が約6割に対し、75歳以上では約3割となっており、移動手段の維持は必須である。</li> <li>・免許返納後の移動に関し、不安を持っており、それにより免許返納をためらっている市民がいる。また、免許返納後、半数以上の方は外出頻度が減ったと答えている。</li> <li>・タクシー料金が高いという不満はあるものの、荷物がある時には利用されている。</li> <li>・市では、運転免許証自主返納者に対する支援事業のほか、障害のある方に対する移動支援事業を実施しており、また、市内には福祉有償運送事業者、福祉輸送事業者による運行も行われている。</li> </ul>

施策	施策の方向性	エビデンスのまとめ
④交通結節点における待合環境の充実化	北斗市と函館市の結びつきが強い中において、北斗市内の多くのエリアから函館市内の目的地に全て乗換なしの公共交通ネットワークを形成することは困難である。しかし、乗換はあるものの、待ち時間を少なくし、待合環境を充実させることで一定の利便性を確保することはできるため、広域幹線（地域幹線系統）と幹線補完旅客輸送サービス（フィーダー系統）の交通結節点における待合環境を整備することが重要である。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道228号線沿いから函館市内への公共交通（道南いさりび鉄道、函館バス）は、比較的運行頻度があり、活用する余地がある。【再掲】</li> <li>・運転が困難になった場合、バスを利用するという割合が一番高く、バスへの依存度が高い。【再掲】</li> <li>・通勤、通学における函館市内への移動は多いものの、サービス内容に不満を持っている市民がいる。</li> <li>・公共交通を利用するにはバス停が足りない、バス停までの距離が遠いとの声がある。</li> </ul>
⑤サイクル&バスのライドの実施（バス停近接駐輪場の整備）	通学・通勤における自転車利用は、北斗市においては移動手段として一般的である。通勤では自動車利用が多いが、日常的ではなくとも、使いやすい環境を整えれば、自転車と公共交通を併用する機会は潜在していると思われる。ついては、バス停近接地に駐輪場を整備することで、通勤の際の自家用車利用から自転車と公共交通の併用へのシフトや、通学の際の自家用車送迎から自転車と公共交通の併用へのシフトを促していく。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道228号線沿いから函館市内への公共交通（道南いさりび鉄道、函館バス）は、比較的運行頻度があり、活用する余地がある。【再掲】</li> <li>・運転が困難になった場合、バスを利用するという割合が一番高く、バスへの依存度が高い。【再掲】</li> <li>・通学時の徒歩二輪利用割合は約7割と、自転車通学の需要は高い。</li> <li>・通勤、通学における函館市内への移動は多いものの、サービス内容に不満を持っている市民がいる。【再掲】</li> <li>・公共交通を利用するにはバス停が足りない、バス停までの距離が遠いとの声がある。【再掲】</li> </ul>
⑥新函館北斗駅・上磯線から上磯線・大野線を利用する際のサービス強化	新函館北斗駅・上磯線から、上磯線または大野線を乗り継いで函館方面へアクセスさせる上で、運賃の面からもサービス向上を行う必要がある。現状は、ICカード利用客向けに乗継割引が実施されているが、公共交通利用にシフトさせるために、広くわかりやすい形での乗継割引が必要である。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北斗市からの通勤先の約4割、通学先の約6割が函館市であり、多くの市民が両市間を移動しているが、特に通勤時の公共交通の利用割合が低い。【再掲】</li> <li>・国道228号線沿いから函館市内への公共交通（道南いさりび鉄道、函館バス）は、比較的運行頻度があり、活用する余地がある。【再掲】</li> <li>・通勤、通学における函館市内への移動は多いものの、サービス内容に不満を持っている市民がいる。【再掲】</li> <li>・通学利用について、冬季（特に積雪時）はバスまたは自家用車送迎という傾向が強い。</li> </ul>
⑦免許返納者向けサービスの維持	安心して免許返納をしていただくためには公共交通ネットワークの充実が必要不可欠であり、利用しやすい環境づくりの一環として、新たに検討する巡回ワゴンバス等については、割引、利用券交付、無料等でのサービス提供を検討していく。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・70～74歳の免許保有率が約6割に対し、75歳以上では約3割となっており、移動手段の維持は必須である。【再掲】</li> <li>・買い物の移動手段として、徒歩や自転車により近隣で済ませられる方が一定数いる一方、家族等の運転に頼らざるを得ない方もいる。</li> <li>・免許返納後の移動に関し、不安を持っており、それにより免許返納をためらっている市民がいる。また、免許返納後、半数以上の方は外出頻度が減ったと答えている。【再掲】</li> </ul>
⑧公共交通利用促進キャンペーン・わかりやすいツール作成	函館バスの路線体系は、函館市内の至る所に到達できるため利便性は高い一方で、使い慣れていない場合には複雑でわかりにくいとの声があるため、わかりやすいツール（路線図・時刻表）が必要である。ツールと合わせ、自動車利用から公共交通利用にシフト（完全ではなく数回に一度の利用でもよい）させるためのキャンペーンやバスの乗り方講座等により住民の意識改革を行う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通に関する情報（バス路線、時刻表等）が分かりづらい、目的に合わせた公共交通サービス及び情報提供ができていないとの声があり、今後、行政と交通事業者との情報共有や連携の拡充がさらに必要である。</li> <li>・自家用車利用（送迎も含めて）から公共交通への転換は容易ではない。</li> </ul>
⑨交通技術・交通施策の情報共有体制を構築、MaaS勉強会の実施	北斗市においては、函館市の交通施策との連携は不可欠（特に、観光客の利便性向上を目的として、函館市においてはMaaSの実証実験等も行われている）であり、北斗市及び北斗市関係事業者において、新しい交通技術・交通施策の情報共有体制を構築する必要がある。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・MaaSの検討にあたっては、新たな交通モードの検討と並行し、まずは行政と交通事業者との情報共有や連携が必要である。</li> </ul>